

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 50 334.6

Anmeldetag: 29. Oktober 2002

Anmelder/Inhaber: Modine Manufacturing Company, Racine, Wis./US

Bezeichnung: Wärmetauscheranordnung für Kraftfahrzeuge

IPC: B 60 K, F 01 P

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 7. August 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'H. H. H. H.' or similar, written in a cursive style.

Dr. H. H. H. H.

Die Erfindung betrifft eine Wärmetauscheranordnung gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1 oder 2 oder 9.

Diese Wärmetauscheranordnung ist aus der DE 41 42 023 C2 bekannt. Bei der bekannten Wärmetauscheranordnung sind die Wärmetauscher zusätzlich an den Verstrebungen befestigt, was in solchen Fällen, wo mehrere, relativ klein bauende Wärmetauscher vorhanden sind, als geeignete Maßnahme angesehen werden kann. Sind jedoch einige der Wärmetauscher annähernd so groß wie der vom Rahmen eingeschlossene Raum, würde die Umsetzung der dortigen Idee zu Nachteilen bei der Demontage und Montage der Wärmetauscher führen. Ferner scheint die Ausbildung der Stützlager an den gegenüberliegenden Wänden des Rahmens, auf denen die Wärmetauscheranordnung im Fahrzeug gelagert ist, zu relativ großen Toträumen zu führen, denn der Abstand der Abstützung bis zum Rand des Wärmetauschers ist relativ groß.

Diese beschriebenen Nachteile sind auch der aus der DE 91 14 734 U1 bekannten Lösung zuzuordnen.

Die aus der DE 39 22 814 C2 bekannte Halterung für den Kühler eines flüssigkeitsgekühlten Fahrzeugmotors, zeigt eine Anordnung, die keine Verstrebungen im Rahmen benötigt, da der Rahmen in der Art einer Kassette ausgebildet ist, in deren einseitiger Öffnung ein Kühler eingeschoben werden kann. Die Befestigung erfolgt dort nicht über Stützlager an gegenüberliegenden Wänden, sondern über Zapfen, die an der unteren Querwand angeordnet sind. Insofern ist diese Lösung vom Oberbegriff weiter entfernt als die zuerst genannten Lösungen.

Die beschriebenen und andere Lösungen des Standes der Technik scheinen auf Anwendungen im PKW - Bereich zugeschnitten zu sein. Bei schweren Nutzfahrzeugen liegen zum Teil andere periphere Bedingungen vor, die bei den beschriebenen Lösungen nicht berücksichtigt sind.

Die Aufgabe der Erfindung besteht darin, die Anordnung aus dem Oberbegriff mit verschiedenen Lösungsvorschlägen derart weiterzuentwickeln, dass sie insbesondere für relativ großvolumige Wärmetauscher bei Nutzfahrzeugen geeignet

ist.

Diese Aufgabe wird bei einer dem Oberbegriff entsprechenden Wärmetauscheranordnung in einem ersten Lösungsvorschlag erfindungsgemäß durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 gelöst. Die kennzeichnenden Merkmale des eigenständigen Anspruchs 2 geben einen zweiten

erfindungsgemäßen Lösungsvorschlag an und diejenigen des Anspruchs 9 beschreiben einen dritten Lösungsvorschlag. Selbstverständlich sind alle erfindungsgemäßen Lösungsvorschläge entweder einzeln für sich oder auch gemeinsam an ein und derselben Wärmetauscheranordnung mit besonderen Vorteilen umsetzbar.

Dadurch, dass die Stützlager durch Ausbauchungen in den Wänden realisiert sind und in den Ausbauchungen bzw. in dem davon umschlossenen Raum vorzugsweise jeweils ein Eintritts – oder Austrittsstutzen angeordnet bzw. hindurchgeführt ist, wird insbesondere eine platzsparende Anordnung geschaffen, bei der darauf geachtet wurde, dass möglichst geringe Totzonen (nicht genutzte Zonen) vorhanden sind. Die vertikalen Wände folgen praktisch in ihrer Ausbildung der äußeren Kontur der Wärmetauscher mit ihren überstehenden Ein – oder Austrittsstutzen, die beispielsweise bei Ladeluftkühlern für Nutzfahrzeuge beträchtliche Durchmesser aufweisen müssen und entsprechend große Räume belegen. Bei den Lösungen aus dem Stand der Technik ist der Überstand von etwa geraden Wänden (also solchen die keine Ausbauchungen aufweisen) eingeschlossen, so dass die von den Längs – und Querwänden eingeschlossene Fläche relativ größer ist als diejenige nach der Erfindung. Somit stellt dieser erste Vorschlag eine kompakte Anordnung zur Verfügung. Bei der erfindungsgemäßen Ausbildung kann auch ein besserer Kraftfluss der Auflagerkräfte in den Rahmen hinein angenommen werden, der der partiellen Verformung der Wände folgt. Jedenfalls im Vergleich zu den angeformten Stützlagern aus dem Stand der Technik, scheint dieser Vorteil vorhanden zu sein.

Die Wände sind zweckmäßig verrippt und relativ dünnwandig, um ihre Stabilität bei geringem Materialeinsatz zu erhöhen. Unter Ausbauchung der Wände ist eine nach außen weisende Verformung derselben zu verstehen, die im Querschnitt etwa einen viertelkreisartigen oder dreieckförmigen Raum ausbildet, wobei an der unteren Seite der Ausbauchung oder Verformung das Stützlager angeordnet ist.

Weil zu den Mitteln zur Befestigung der Wärmetauscher dübelartige Stecker, bestehend aus Kopf und Stiel, gehören, die in übereinstimmende Öffnungen in Halterungen an den Wärmetauschern und Öffnungen in den Wänden einsetzbar sind und sich nach dem Durchstecken durch die Öffnungen aufspreizen, wird eine besonders schnelle und einfache Montage und Demontage der Wärmetauscher sichergestellt. Bei den dübelartigen Steckern handelt es sich um standardmäßige Befestigungselemente, die bisher nach Wissen der Anmelderin jedoch nicht zur

Befestigung von Wärmetauschern in Kraftfahrzeugen vorgesehen worden sind. Es kann durchaus als überraschend angesehen werden und muss der erfinderischen Leistung der Erfinder zugerechnet werden, dass sie erkannt haben, dass die Befestigungseigenschaften dieser Standardteile den Anforderungen an die

5 Befestigung von Wärmetauschern in Kraftfahrzeugen, wo bekanntlich Vibrationen und dergleichen Belastungen auftreten, durchaus Stand halten können. Ein wesentlicher Vorteil der hier verwendeten Stecker für die Anwender der Wärmetauscheranordnung ist deren leichte und schnelle Lösbarkeit im Demontagefall. Die Stecker sind ohne Hilfswerkzeug durch Eindrücken des Stiels in

10 die Öffnung einsetzbar und mit Hilfe eines einfachen Hebels, beispielsweise eines Schraubendrehers, der unterhalb des Kopfes angesetzt wird, um den Stiel herauszuziehen, entfernbar. Außerdem sind die Stecker geeignet, durch Vibrationen verursachte Klappergeräusche der Wärmetauscher in ihren Halterungen zu unterdrücken.

15 Diejenigen Befestigungspunkte, die solche Stecker aufweisen, sind so ausgebildet bzw. angeordnet, dass der von den Befestigungskräften ausgehende größte zulässige Kraftvektor quer zum Stiel des Steckers auftritt, so dass solche Scherkräfte vom Stecker aufgenommen werden können. Um die Kompensation der aus anderen Richtungen wirkenden Befestigungskräfte zu ermöglichen, sind die anderen

20 Befestigungspunkte (ohne Stecker) dementsprechend ausgebildet. Diese verhindern also, dass die Befestigungspunkte mit Stecker zu starken Belastungen bzw. Überlastungen in Richtung des Stieles des Steckers ausgesetzt sind. Wenn pro Wärmetauscher zwei Befestigungspunkte mit Stecker vorgesehen sind, ist an einem Befestigungspunkt die Öffnung in der Halterung des Wärmetauschers als Langloch

25 oder dergleichen ausgebildet, damit thermisch verursachte Ausdehnungen, die quer zum Stiel des Steckers auftreten können, zugelassen werden.

Sämtliche Befestigungspunkte befinden sich zwischen den Sammelkästen der Wärmetauscher und den Längs – bzw. Querwänden des Rahmens, so dass die Wärmetauscher nicht untereinander befestigt werden müssen. Zu den Längs – bzw.

30 Querwänden zählen auch Versteifungsrippen an den Wänden. Weil die Wärmetauscher nur an den Wänden zu befestigen sind, sind einfache Laschen oder Haken an den Sammelkästen ausreichende Mittel zur Befestigung, weshalb sich die erfindungsgemäßen Lösungen insbesondere für solche Einsatzfälle eignen, wo Sammelkästen aus Metall, beispielsweise aus Aluminium, vorhanden sind, denn

solche Laschen oder Haken sind sehr leicht an den Sammelkästen anbringbar. Damit wird dem Streben nach Ganzmetallwärmetauschern entsprochen, die wegen der besseren Recyclefähigkeit vorteilhaft sind. Rechtfertigen die Stückzahlen die Bereitstellung von Werkzeugen zur Herstellung der Sammelkästen aus Kunststoff, können jedoch auch dort die Befestigungsmittel mit äußerst geringem Aufwand im Werkzeugbau realisiert werden.

Auch die zur lösbaren Befestigung der Ventilatorhaube vorgesehenen Befestigungspunkte befinden sich nur am Rahmen bzw. nur zwischen dem Rahmen und dem Rand der Ventilatorhaube. Vorzugsweise enden die Längs – und

Querwände an derjenigen Stirnseite, an der die Ventilatorhaube angesetzt werden soll, in einer etwa planen vertikalen Ebene. Auf dieser Ebene der Wände sind Haken angebracht, um die Ventilatorhaube, die ihrerseits ebenfalls korrespondierende Haken an ihrem Rand aufweist, in die erstgenannten Haken an den Wänden einhängen zu können. Die Haken nehmen hauptsächlich die Kräfte auf, die in

Richtung der Kühlluft auftreten bzw. wirken. Ferner ist pro Seite ein Stecker vorgesehen, dessen Stiel - senkrecht zu der erwähnten Kühllufrichtung - durch eine Öffnung in der Längswand und durch eine übereinstimmende Öffnung in einer an der Ventilatorhaube angeordneten Öse oder dergleichen eingesteckt wird. Die Kräfte, die senkrecht zur Kühllufrichtung auftreten, werden durch den Formschluss (Anschläge) zwischen dem Rand der Ventilatorhaube und den Stirnseiten der Wände aufgefangen.

Die Ventilatorhaube stellt einen weitgehend luftdichten Abschluss der Wärmetauscheranordnung dar, so dass das Entweichen ungenutzter Kühlluft verhindert ist. Die die Befestigung der Ventilatorhaube betreffenden Merkmale sind Gegenstand des dritten unabhängigen Lösungsvorschlages im Anspruch 9 und des abhängigen Anspruchs 10. Die Ventilatorhaube ist somit ebenfalls schnell montierbar und demontierbar.

Die Verstrebungen sind in einer zwischen den Wärmetauschern liegenden Ebene angeordnet und schließen mindestens ein wabenartiges Sechseck ein, wobei zwei gegenüberliegende Seiten des Sechsecks entlang der Längswände und im Bereich der Ausbauchungen angeordnet sind. Dadurch wird ein relativ großer freier, d. h. unverbaute Strömungsquerschnitt für die Kühlluft innerhalb des Sechsecks geschaffen und gleichzeitig wird eine sehr gute Stabilität des Rahmens erreicht. Jedenfalls ist die stabilisierende Wirkung größer als im Stand der Technik, wo

parallel zu den Wänden verlaufende Verstreben vorgesehen sind, die im übrigen den Strömungsquerschnitt der Kühlluft stärker einschränken. Bei einer vorteilhaften Weiterbildung besitzt die Verstrebung Luftleiteigenschaften, um einen Teil der Kühlluft von der etwa zentrischen Lufteintrittsöffnung in der Ventilatorhaube gezielt in die im allgemeinen wenig gekühlten Eckbereiche der Wärmetauscher zu leiten, und um deren Anteil am Wärmeaustausch damit zu erhöhen.

Der gesamte Rahmen mit seinen Verstreben ist vorzugsweise ein einstückiges Teil, das aus Kunststoff hergestellt wird.

Von den Wärmetauschern der Anordnung ist mindestens einer mit seinen Sammelkästen parallel zu den Längswänden angeordnet und der/die benachbarten Wärmetauscher sind mit ihren Sammelkästen parallel zu den Querwänden angeordnet. Somit sind die die Sammelkästen verbindenden Rohre des mindestens einen Wärmetauschers quer zu den Rohren des benachbarten Wärmetauschers angeordnet. Diese Maßnahme ist für bestimmte Anwendungsfälle sinnvoll, da sie zu einer besseren Ausnutzung des Raumes innerhalb des Rahmens beiträgt aber auch Vorteile vom Wärmeaustausch her haben kann.

Insgesamt ist die erfindungsgemäße Wärmetauscheranordnung sehr robust und erfüllt auch in dieser Hinsicht in vollem Umfang die von den Anwendern aufgestellten Erwartungen.

Die Erfindung wird anhand von Zeichnungen in einem Ausführungsbeispiel beschrieben. In der folgenden Beschreibung sind weitere Merkmale und Vorteile aufgeführt, die sich im Zweifel als wichtig erweisen könnten. Die einzelnen Figuren zeigen:

Fig. 1 Perspektivische Ansicht auf die Einzelteile der Anordnung;

Fig. 2 Perspektivische Ansicht auf den Rahmen;

Fig. 3 Einzelheit am Rahmen im Bereich eines Stützlagers;

Fig. 4, 5 und 6 Einzelheiten der Befestigung eines Wärmetauschers;

Fig. 7 und 8 Einzelheiten der Befestigung eines anderen Wärmetauschers;

Fig. 9, 10, 11 Einzelheiten der Befestigung eines weiteren Wärmetauschers

Fig. 12, 13, 14 Einzelheiten der Befestigung der Ventilatorhaube;

Fig. 15 und 16 Einzelheiten des Steckers;

Fig. 17 Wärmetauscheranordnung im Nutzfahrzeug;

Im Ausführungsbeispiel sind alle drei Lösungsvorschläge realisiert worden, wobei diese jedoch unabhängig voneinander sind, d. h. in nicht gezeigten anderen Beispielen können nur zwei oder auch nur einer der Lösungsvorschläge umgesetzt worden sein. Aus dem vorstehenden Hinweis auf die Figuren ergibt sich bereits, aus welchen Figuren die Merkmale der Lösungsvorschläge am besten zu sehen sind. Allen Lösungsvorschlägen gemeinsam ist das Merkmal, wonach die Stützlager **12** an den Holmen **70** des Kraftfahrzeugrahmens abgestützt sind, wie das aus der letzten Fig. 17 am besten zu sehen ist. Aus der Fig. 17 ist auch erkennbar, dass die Längswände **7** die längeren Wände des Rahmens **6** und die Querwände **8** demzufolge die kürzeren sind. Es sei aber betont, dass diese Begriffe nur zur Unterscheidung der Wände **7**, **8** eingeführt worden sind, d. h. die Wände **7** und **8** können beispielsweise durchaus von gleicher Länge sein, oder die Querwände **8** können länger als die Längswände **7** sein. Im Nutzfahrzeug sind die Querwände **8** in Querrichtung des Fahrzeugs angeordnet und die Längswände **7** in Hochrichtung des Fahrzeugs, dessen Frontpartie in der Fig. 17 in einer schräg von hinten gesehenen perspektivischen Ansicht erkennbar ist. Die Längs- und Querwände **7**, **8** haben eine sich in Längsrichtung des Fahrzeugs erstreckende Tiefe **55**, die im Ausführungsbeispiel über alle Wärmetauscher **3**, **4**, **5** der Anordnung hinweg reicht. Im Ausführungsbeispiel ist die Ventilatorhaube **50** in Fahrtrichtung gesehen hinter der Wärmetauscheranordnung angeordnet, d. h. der Ventilator **60** saugt die Kühlluft durch die Wärmetauscheranordnung an und bläst die erwärmte Kühlluft nach hinten ab. Die Gleichförmigkeit der Durchströmung der Wärmetauscher wird dabei auf jeden Fall besser sein. Ferner kann der im Fahrbetrieb auftretende Staudruck besser wirksam werden.

Wie die Fig. 1 am besten zeigt, besteht die Wärmetauscheranordnung aus dem Wärmetauscher **3**, der ein Kühlmittelkühler ist, aus dem Wärmetauscher **4**, der ein Ladeluftkühler ist und aus dem Wärmetauscher **5**, der ein Kondensator der Klimaanlage ist. Die Wärmetauscheranordnung ist nicht auf diese drei Wärmetauscher beschränkt. Die Kühlluft **KL** durchströmt zunächst den Kondensator **5**, dann den Ladeluftkühler **4** und zum Schluss den Kühlmittelkühler **3**, wobei die genannte Reihenfolge der Durchströmung bzw. der Anordnung der Wärmetauscher im vorliegenden Zusammenhang freigestellt ist. Jeder Wärmetauscher **3**, **4**, **5** besteht in an sich bekannter Weise aus zwei gegenüberliegenden Sammelkästen **10**, die mittels Rohren **30** miteinander verbunden sind, durch die die Ladeluft bzw. das

Kühlmittel des Antriebsmotors oder das Kältemittel der Klimaanlage strömt, um mittels Kühlluft **KL** gekühlt zu werden. Zwischen den Rohren **30** befinden sich entsprechende Wellrippen oder dergleichen, (nicht gezeigt) durch die die Kühlluft hindurchströmen kann. In der Fig. 1 wurden die Rohre **30** des Ladeluftkühlers **4** eingezeichnet, während bei dem Kühlmittelkühler **3** und dem Kondensator **5** auf die Darstellung der Rohre **30** verzichtet wurde. Jeder Wärmetauscher **3**, **4**, **5** besitzt einen Eintrittsstutzen **1** und einen Austrittsstutzen **2**, die an den Sammelkästen **10** angeordnet sind. Die Sammelkästen **10** des Ladeluftkühlers **4** und des Kondensators **5** sind im Bild senkrecht angeordnet. Im Gegensatz dazu sind die Sammelkästen **10** des Kühlmittelkühlers **3**, im Bild oben und unten, waagerecht verlaufend, weshalb die nicht gezeigten Rohre **30** des Kühlmittelkühlers **3** quer zu den Rohren **30** des Ladeluftkühlers **4** angeordnet sind. Die Ein- und Austrittsstutzen **1**, **2** des Ladeluftkühlers **4** sind von beträchtlicher Abmessung, um den notwendigen Volumenstrom der Ladeluft aufnehmen und durch den Kühler **4** leiten zu können.

Sämtliche Wärmetauscher **3**, **4** und **5** sind unabhängig voneinander am Rahmen **6** befestigt worden, was weiter unten, anhand der Fig. 1 und der Fig. 2, näher beschrieben ist. Zunächst ist unter Hinweis auf die genannte Fig. 2 zu sehen, dass die gegenüberliegenden Längswände **7** des Rahmens **6** je eine partielle Ausbauchung **13** aufweisen, die jeweils einen Raum **14** innerhalb des Rahmens **6** ausbilden. Dieser Raum **14** ist auf der einen Seite nahezu durch den Eintrittsstutzen **1** des Ladeluftkühlers **4** ausgefüllt und der andere Raum **14** auf der anderen Seite durch dessen Austrittsstutzen **2**. Wie zu sehen ist, wird durch diese Maßnahme eine sehr kompakte Ausbildung der Anordnung gewährleistet. Es könnten auch andere Bauteile der Wärmetauscher **3**, **4**, **5** in diesen Räumen **14** angeordnet bzw. untergebracht sein. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass es nicht unbedingt notwendig ist, die Ausbauchungen **13** in beiden Längswänden **7** auf gleicher Höhe anzuordnen, wie es im Ausführungsbeispiel (Fig. 2) vorgesehen wurde. Demzufolge sind in anderen nicht gezeigten Variationen die Ausbauchungen **13** auf unterschiedlichem Niveau angeordnet, um der geforderten Anschlussposition für die Wärmetauscher **3**, **4**, **5** zu entsprechen. Die Ausbauchungen **13** sind durch Verformungen der Längswände **7** geschaffen worden. An der Außenseite der Ausbauchungen **13** sind unmittelbar die Stützlager **12** angeordnet worden, die jeweils zwischen den Ausbauchungen **13** und den Holmen **70** des Fahrzeugrahmens angeordnet sind. Die Fig. 3 zeigt den Bereich der Ausbauchungen **13** als Ausschnitt.

Dort sind Öffnungen eingezeichnet, in denen die Stützlager **12** sitzen. Die Quer – und Längswände **7, 8** des Rahmens **6** sind in der Art eines Fachwerks und nach den Regeln des Leichtbaus mit Versteifungsrippen **61** versehen worden. Einzelne Befestigungspunkte **11** können sich auch an den Versteifungsrippen **61** befinden, die zu den Wänden **7, 8** gehören. (Fig.1, 2, 3) Nach den gleichen Regeln wurde eine Verstrebung **9** zwischen den Längs - und Querwänden **7, 8** vorgesehen. An der Verstrebung **9** ist bemerkenswert, dass dieselbe ein wabenartiges Sechseck **32** einschließt bzw. bildet, wodurch die Stabilität des Rahmens **6** besonders positiv beeinflusst wird. Zwei Seiten **31** des Sechsecks **32** erstrecken sich über den Bereich der Ausbauchungen **13**. Die Verstrebung **9** befindet sich auf einer vertikalen Ebene, die etwa in der Mitte der Tiefe **55** der Anordnung vorgesehen ist, wie am besten aus der Fig. 2 zu sehen ist. Die Verstrebung **9** ist in einem nicht gezeigten Ausführungsbeispiel so ausgebildet, dass sie geeignet ist, einen gewissen Anteil der Kühlluft auf die Ecken **40** (Fig. 1) der Wärmetauscher **3, 4** zu leiten. Dazu ist die Verstrebung **9** ganz einfach etwas flächiger als in Fig. 2 gezeigt ausgebildet und hat einen Anstellwinkel gegenüber der Kühllufttrichtung, um die Kühlluft **KL** in die gewünschte Richtung zu führen. Um die Stabilitätswirkung der Verstrebung **9** geschickt zu nutzen, befinden sich etwa auf der gleichen vertikalen Ebene die Befestigungspunkte **11.1** für die Wärmetauscher **3** und **4**. Mit Blick auf die Fig. 1 ist erkennbar, dass der oberste Befestigungspunkt **11.1** im Rahmen **6** für den Kühlmittelkühler **3** vorgesehen ist und der unmittelbar darunter liegende Befestigungspunkt **11.1** für den Ladeluftkühler **4**. Der zuletzt genannte Kühler **4** wird bei dem Zusammenbau der Wärmetauscheranordnung des Ausführungsbeispiels als Erster im Rahmen **6** befestigt, und zwar wird er mit seinen Haken **41** an den vertikalen Sammelkästen **10** links und rechts in die zweiten Aufnahmen **42u** (von oben gesehen) und in die entsprechenden unteren Aufnahmen **42** eingehangen. Ein solcher Befestigungspunkt **11.1** ist in der Fig. 7 gezeigt worden. Wenn der Ladeluftkühler **4** an allen vier Befestigungspunkten **11.1**, wie dort gezeigt, eingehangen wurde, wird er oben mit zwei (einer pro Seite) dübelartigen Steckern **15** befestigt, wie aus der Fig. 8 zu sehen ist. Dort, und aus den Fig. 15 und 16 ist zu sehen, dass keinerlei Hilfswerkzeug notwendig ist, um die Stecker **15** in übereinstimmende Öffnungen **18** in der Lasche **41** und in der Wand **7** einzustecken. Auf einer Seite ist die Öffnung **18** in der Lasche **41** als Langloch ausgebildet, (nicht gezeigt) um die thermische Ausdehnung des Ladeluftkühlers **4** quer zur Richtung des

Stiels **17** des Steckers **15** zu erlauben. Aus den Fig. 1, 7 und 8 geht ferner hervor, dass der Stecker **15** mit seinem Stiel **17** parallel zur Richtung der Kühlluft **KL** angeordnet ist. In der Fig. 1 wurden durch Pfeile die Stecker **15** angedeutet, wobei jeder Pfeil dessen Stiel **17** symbolisiert. Die Stecker **15** sind geeignet, quer zur
 5 Richtung des Stiels **17** des Steckers **15** angreifende Kräfte aufzunehmen. Sie verhindern somit das Wandern der Wärmetauscher, worunter Bewegungen derselben quer zur Kühllufrichtung zu verstehen sind, aber sie erlauben gleichzeitig, wie oben bereits gesagt wurde, die thermische Ausdehnung. Die Kräfte, die parallel zur Kühlluft **KL** wirken, also quer zur Richtung des Stiels **17**, werden im wesentlichen
 10 von den Haken **41** in den Aufnahmen **42** aufgenommen.

Anhand der Fig. 4, 5 und 6 soll jetzt die Befestigung des Wärmetauschers **5** (Kondensator) beschrieben werden. Der Kondensator **5** besitzt ebenfalls vier Befestigungspunkte **11.1**, wovon aber lediglich einer mit einem Stecker **15** ausgerüstet ist. Wie bei allen anderen Wärmetauschern **3**, **4** ist auch beim
 15 Kondensator **5** jeder Befestigungspunkt **11.1** zwischen einer Halterung **19**, in Form einer einfachen Lasche **41** am Sammelkasten **10** und einer einfachen Aufnahme **42** für die Lasche **41** am Rahmen **6**, und zwar an dessen Längswänden **7**, ausgebildet. Die Fig. 4 zeigt den unteren Befestigungspunkt **11.1** auf der linken Seite und die Fig. 6 zeigt den Befestigungspunkt **11.1** auf der rechten Seite. Auf beiden Seiten wird der
 20 Kondensator **5** mit seinen Laschen **41** in die zugeordneten Aufnahmen **42** eingesetzt, wozu lediglich ein einfacher Handgriff erforderlich ist. Der nicht deutlich gezeigte obere linke Befestigungspunkt **11.1** kann identisch mit dem in Fig. 4 gezeigten Befestigungspunkt **11.1** ausgebildet sein. Es sollte auch bei dieser Befestigung erkennbar sein, dass die quer zur Richtung des Steckers **15** wirkende thermische Ausdehnung zugelassen wird.

In den Fig. 9, 10 und 11 ist die Befestigung des Kühlmittelkühlers **3** gezeigt worden. Der Kühlmittelkühler **3** besitzt ähnliche Haken **41** an seinen Sammelkästen **10** wie der bereits beschriebene Ladeluftkühler **4**. Mit diesen Haken **41** wird der Kühlmittelkühler **3** in zugeordnete obere Aufnahmen **42o** und identische untere
 30 Aufnahmen (Fig. 1) in den Längswänden **7** eingehangen. Schließlich wird er, wie in Fig. 11 gezeigt ist, mittels zweier Stecker **15** in seiner endgültigen Lage befestigt. Die Stecker **15** sind zwischen Halterungen **19** am oberen Sammelkasten **10** und den Längswänden **7** angeordnet, wobei die Stecker **15** jeweils in dort nicht gezeigte übereinstimmende Öffnungen gesteckt werden. Eine der Öffnungen **20** in der

Längswand **7** ist jedoch in der Fig. 9 zu erkennen. Wie beim Ladeluftkühler **4** wurden auch beim Kühlmittelkühler **3** die Befestigungspunkte **11** so ausgelegt, dass die Stecker **15** mit ihren Stielen **17** parallel zur Richtung der Kühlluft liegen und quer dazu gerichtete Kräfte aufnehmen können, während die Haken **41** und die
 5 Aufnahmen **42** im wesentlichen Kräfte in Richtung der Kühlluft kompensieren.

In den Fig. 12, 13 und 14 wird die Befestigung der Ventilatorhaube **50** gezeigt. Die Befestigungspunkte **11.3** der Ventilatorhaube **50** sind auch in den Fig. 1 und 2 eingezeichnet worden. Diese Punkte liegen alle etwa in einer vertikalen Ebene **80**, in
 10 der die Längs – und Querswände **7**, **8** des Rahmens **6** enden. An den Stirnseiten der Längswände **7** sind Aufnahmen **52** angeordnet und am Rand **81** der Ventilatorhaube **50** entsprechende Haken **51**, mit denen die Ventilatorhaube **50** in die Aufnahmen **52** einsetzbar ist. Im Ausschnitt der Fig. 14 wird das Einsetzen gezeigt, während sich im
 Ausschnitt der Fig. 12 die Ventilatorhaube **50** bereits in ihrer Endposition befindet. In
 15 dieser Endposition ist der Rand **81** der Ventilatorhaube **50** allseits im Eingriff mit den Stirnseiten der Wände **7** und **8**, wodurch quer zur Richtung der Kühlluft **KL** wirkende Verschiebekräfte aufgefangen werden. Die Kräfte, die in Richtung der Kühlluft **KL** wirken, werden im wesentlichen durch den Eingriff der Haken **51** in den Aufnahmen **52** kompensiert. Im Unterschied zu den anderen und vorstehend bereits
 20 beschriebenen Befestigungen, sind bei der Befestigung der Ventilatorhaube **50** die Stecker **15** mit ihren Stielen **17** quer zur Richtung der Kühlluft **KL** angeordnet. Sie können somit ebenfalls Kräfte aufnehmen, die in Richtung der Kühlluft **KL** wirken und tragen dazu bei, dass sich die Ventilatorhaube **50** im Betrieb mit ihrem Rand **81** nicht partiell vom Rand **80** abheben kann, wodurch das unerwünschte Abströmen von Kühlluft bzw. das Ansaugen von „Falschluff“ verhindert wird. In der Fig.14 ist eine
 Öffnung **18** am Rand **81** der Ventilatorhaube **50** und eine Öffnung **20** in der Längswand **7** gezeigt, durch die hindurch der Stecker **15** eingesetzt wird. Insgesamt sind zur Befestigung der Ventilatorhaube **50** zwei Stecker **15** vorgesehen. Einer davon ist in der Fig. 13 gezeigt. Der andere Stecker **15** befindet sich auf gleicher
 30 Höhe auf der anderen Seite. Diese beiden oberen Befestigungspunkte sind in der Fig. 2 mit dem Bezugszeichen **11.3** gekennzeichnet worden.

In den Fig. 15 und 16 ist zu sehen, dass jeder Stecker **15** einen Kopf **16**, einen Stiel **17** und einen aufspreizbaren Fuß **21** aufweist. Durch Eindrücken des Stiels **17** in

Richtung des eingezeichneten Pfeiles wird der Fuß **21** aufgespreizt und arretiert den Stecker **15** in den Öffnungen **18**, **20**. Durch Herausziehen des Stiels **17** ist die Verbindung lösbar. Zur Befestigung der Ventilatorhaube **50** und der Wärmetauscher **3**, **4**, **5** werden gleiche Stecker **15** verwendet.

Patentansprüche

1. Wärmetauscheranordnung für Kraftfahrzeuge, bei der die Ein- und Austrittsstutzen (1, 2) aufweisenden Wärmetauscher (3, 4, 5) in einem Rahmen (6) in Luftströmungsrichtung der Kühlluft (KL) hintereinander liegend angeordnet sind, um
 5 nacheinander von der Kühlluft (KL) durchströmt zu werden, wobei der zwei Längs- und zwei Querwände (7, 8) umfassende Rahmen (6) mittels Verstrebungen (9) stabilisiert ist und bei der Mittel zur Befestigung der Wärmetauscher (3, 4, 5) mit ihren Sammelkästen (10) an Befestigungspunkten (11) vorgesehen sind, sowie Stützlager (12) an gegenüberliegenden Wänden (7) zur Abstützung der Anordnung
 10 im Kraftfahrzeug,

dadurch gekennzeichnet, dass die Stützlager (12) an Ausbauchungen (13) der Wände (7, 8) angeordnet sind und dass in dem durch die Ausbauchung (13) geschaffenen Raum (14) zu einem oder mehreren der Wärmetauscher (3, 4, 5) gehörende Bauteile angeordnet, bzw. durch den Raum (14) hindurchgeführt sind,
 15 und dass die Stützlager (12) an Holmen (70) des Kraftfahrzeugrahmens abgestützt sind.

2. Wärmetauscheranordnung für Kraftfahrzeuge, bei der die Ein- und Austrittsstutzen (1, 2) aufweisenden Wärmetauscher (3, 4, 5) in einem Rahmen (6) in
 20 Luftströmungsrichtung der Kühlluft (KL) hintereinander liegend angeordnet sind, um nacheinander von der Kühlluft (KL) durchströmt zu werden, wobei der zwei Längs- und zwei Querwände (7, 8) umfassende Rahmen (6) mittels Verstrebungen (9) stabilisiert ist und bei der Mittel zur Befestigung der Wärmetauscher (3, 4, 5) mit ihren Sammelkästen (10) an Befestigungspunkten (11) vorgesehen sind, sowie
 25 Stützlager (12) an gegenüberliegenden Wänden (7) zur Abstützung der Anordnung im Kraftfahrzeug,

dadurch gekennzeichnet, dass zu den Mitteln zur Befestigung der Wärmetauscher (3, 4, 5) an wenigstens einem Befestigungspunkt (11.1) pro Wärmetauscher (3, 4, 5) dübelartige Stecker (15), bestehend aus Kopf (16) und Stiel (17), gehören, die mit
 30 ihrem Stiel (17) in übereinstimmende Öffnungen (18) in Halterungen (19) an den Wärmetauschern (3, 4, 5) und Öffnungen (20) in den Wänden (7, 8) einsetzbar sind und sich nach dem Durchstecken durch die Öffnungen (18, 20) aufspreizen, wobei die Stecker (15) lösbar sind und dass die Stützlager (12) an Holmen (70) des Kraftfahrzeugrahmens abgestützt sind.

3. Wärmetauscheranordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass sich die Ausbauchungen (13) und die Stützlager (12) an den gegenüberliegenden vertikalen Wänden (7) des Rahmens (6) befinden, wobei ein Stützlager (12) zwischen einem Holm (70) des Kraftfahrzeugrahmens und der Ausbauchung (13) sitzt.

4. Wärmetauscheranordnung nach Anspruch 1 und 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Ausbauchungen (13) in den Wänden (7) etwa der Kontur der Wärmetauscher (3, 4, 5) mit beispielsweise überstehenden Ein- und Austrittsstutzen (1, 2) folgende Verformungen der Wände (7) sind.

5. Wärmetauscheranordnung nach einem der vorstehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Verstrebungen (9) in einer zwischen den Wärmetauschern (3, 4) liegenden Ebene angeordnet sind und mindestens ein wabenartiges Sechseck (32) einschließen, wobei zwei gegenüberliegende Seiten (31) des Sechsecks (32) entlang der Längswände (7) und im Bereich der Ausbauchungen (13) angeordnet sind.

6. Wärmetauscheranordnung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Verstrebungen (9) zumindest partiell so geformt sind, dass sie Luftführungseigenschaften in die Ecken (40) der in Kühlluftströmungsrichtung folgenden Wärmetauscher (3, 4, 5) aufweisen.

7. Wärmetauscheranordnung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die restlichen Befestigungspunkte (11.2) der Wärmetauscher (3, 4, 5) durch Haken oder Laschen (41) an den Sammelkästen (10) der Wärmetauscher (3, 4, 5) und Aufnahmen (42) an den Wänden (7, 8) des Rahmens (6) gebildet sind, so dass die Wärmetauscher (3, 4, 5) mit ihren Haken oder Laschen (41) in die zugeordneten Aufnahmen (42) einsetzbar sind und der Stecker (15) in den dafür vorgesehenen mindestens einen Befestigungspunkt (11.1) pro Wärmetauscher (3, 4, oder 5) einsetzbar ist.

8. Wärmetauscheranordnung nach den Ansprüchen 2 und 7, dadurch gekennzeichnet, dass der mindestens eine Befestigungspunkt (11.1), der einen Stecker (15) aufweist und die anderen Befestigungspunkte (11.2) ohne Stecker (15) so angeordnet bzw. ausgebildet sind, dass in Richtung des Stiels (17) des Steckers
 5 (15) wirkende Befestigungskräfte von den anderen Befestigungspunkten (11.2) kompensiert sind und die thermische Ausdehnung der Wärmetauscher (3, 4, 5) in Querrichtung des Stiels (17) zugelassen ist.

9. Wärmetauscheranordnung für Kraftfahrzeuge, bei der die Ein- und Austrittsstutzen (1, 2) aufweisenden Wärmetauscher (3, 4, 5) in einem Rahmen (6) in
 10 Luftströmungsrichtung der Kühlluft (KL) hintereinander liegend angeordnet sind, um nacheinander von der Kühlluft (KL) durchströmt zu werden, wobei der zwei Längs- und zwei Querwände (7, 8) umfassende Rahmen (6) mittels Verstrebungen (9) stabilisiert ist und bei der Mittel zur Befestigung der Wärmetauscher (3, 4, 5) mit
 15 ihren Sammelkästen (10) an Befestigungspunkten (11) vorgesehen sind, sowie Stützlager (12) an gegenüberliegenden Wänden (7) zur Abstützung der Anordnung im Kraftfahrzeug,

dadurch gekennzeichnet, dass eine Ventilatorhaube (50) zur Wärmeübertrageranordnung gehört und dass Befestigungspunkte (11.3) mit
 20 dübelartigen Steckern (15) und ohne dübelartige Stecker (15) zwischen den Wänden (7, 8) des Rahmens (6) und dem Rand (81) der Ventilatorhaube (50) vorgesehen sind, wobei die Stecker (15) lösbar sind und dass die Stützlager (12) an Holmen (70) des Kraftfahrzeugsrahmens abgestützt sind.

25 10. Wärmetauscheranordnung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, dass die Befestigungspunkte (11.3) ohne Stecker mit Haken (51) und Aufnahmen (52) an den Stirnseiten der Wände (7, 8) bzw. an dem Rand (81) der Ventilatorhaube (50) ausgerüstet sind, wobei die Stirnseiten der Längs- und Querwände (7, 8) etwa in einer Ebene (80) liegen, wobei die Haken (51), Aufnahmen (52) und die Stecker (15)
 30 im wesentlichen Kräfte aufnehmen, die parallel zur Luftströmungsrichtung wirken können und wobei die quer zu dieser Richtung wirkenden Kräfte im wesentlichen durch Formschluss zwischen den Stirnseiten und dem Rand (81) der Ventilatorhaube (50) aufgefangen sind.

Zusammenfassung

Die Erfindung betrifft eine Wärmetauscheranordnung für Kraftfahrzeuge, bei der die Ein- und Austrittsstutzen (1, 2) aufweisenden Wärmetauscher (3, 4, 5) in einem Rahmen (6) in Luftströmungsrichtung der Kühlluft (KL) hintereinander liegend angeordnet sind, um nacheinander von der Kühlluft (KL) durchströmt zu werden, wobei der zwei Längs- und zwei Querwände (7, 8) umfassende Rahmen (6) mittels Verstreben (9) stabilisiert ist und Mittel zur Befestigung der Wärmetauscher (3, 4, 5) mit ihren Sammelkästen (10) an Befestigungspunkten (11) besitzt und Stützlager (12) an gegenüberliegenden Wänden (7) zur Abstützung der Anordnung im Kraftfahrzeug aufweist. Die Wärmetauscheranordnung wurde für den Einsatz in Nutzfahrzeugen dadurch geeignet gemacht bzw. weitergebildet, dass erfindungsgemäß die Stützlager (12) an Ausbauchungen (13) der Wände (7) angeordnet sind und dass in dem durch die Ausbauchung (13) geschaffenen Raum (14) zu einem oder mehreren der Wärmetauscher (3, 4, 5) gehörende Bauteile angeordnet, bzw. durch den Raum (14) hindurchgeführt sind und dass die Stützlager (12) an Holmen (70) des Kraftfahrzeugrahmens abgestützt sind. Ferner wurde eine insbesondere für Nutzfahrzeuge geeignete erfindungsgemäße Art der Befestigung der Wärmetauscher (3, 4, 5) und eine Befestigung der Ventilatorhaube (50) vorgeschlagen, bei der dübelartige Stecker (15) verwendet werden.

Fig. 1

...

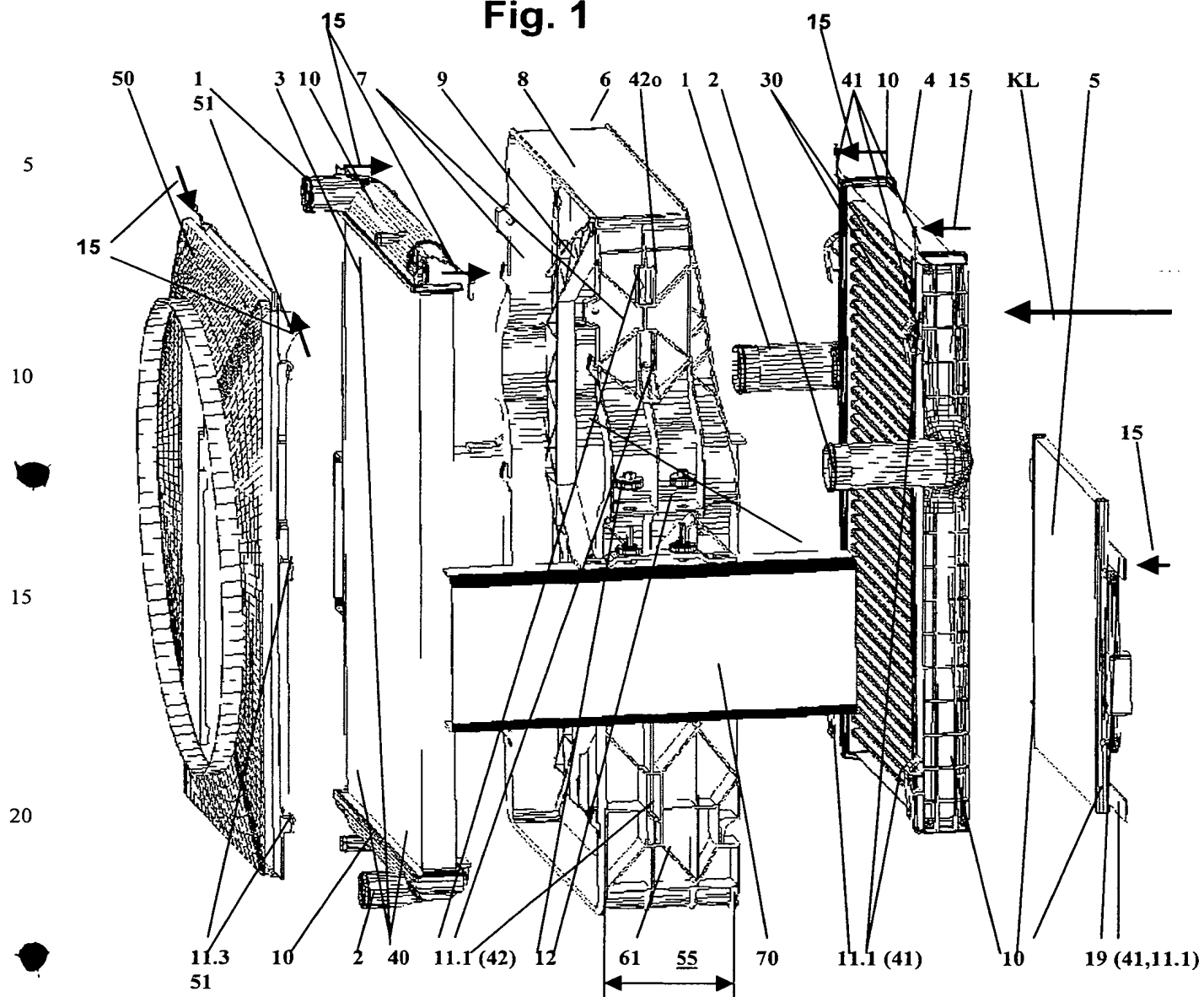
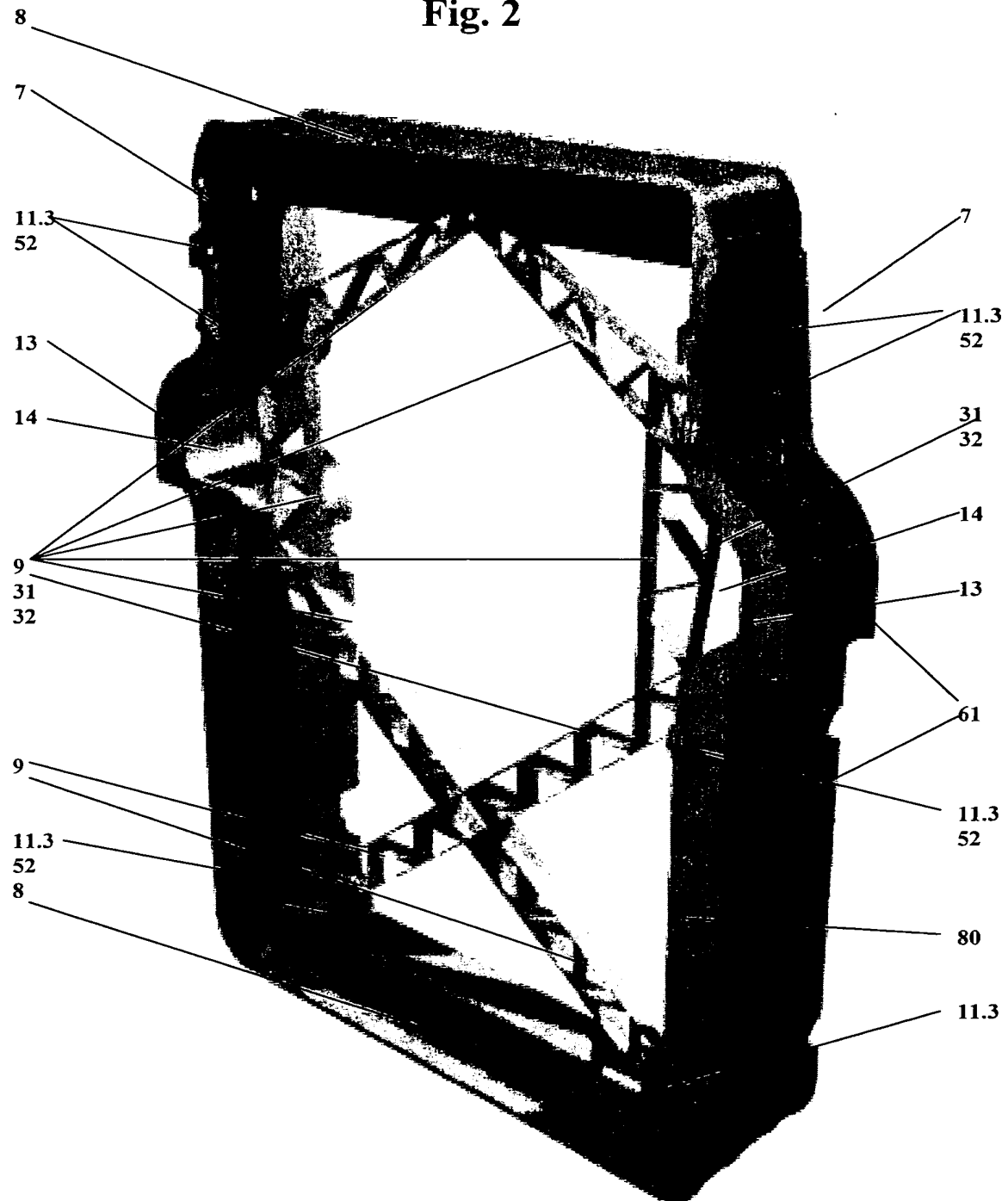
Fig. 1

Fig. 2



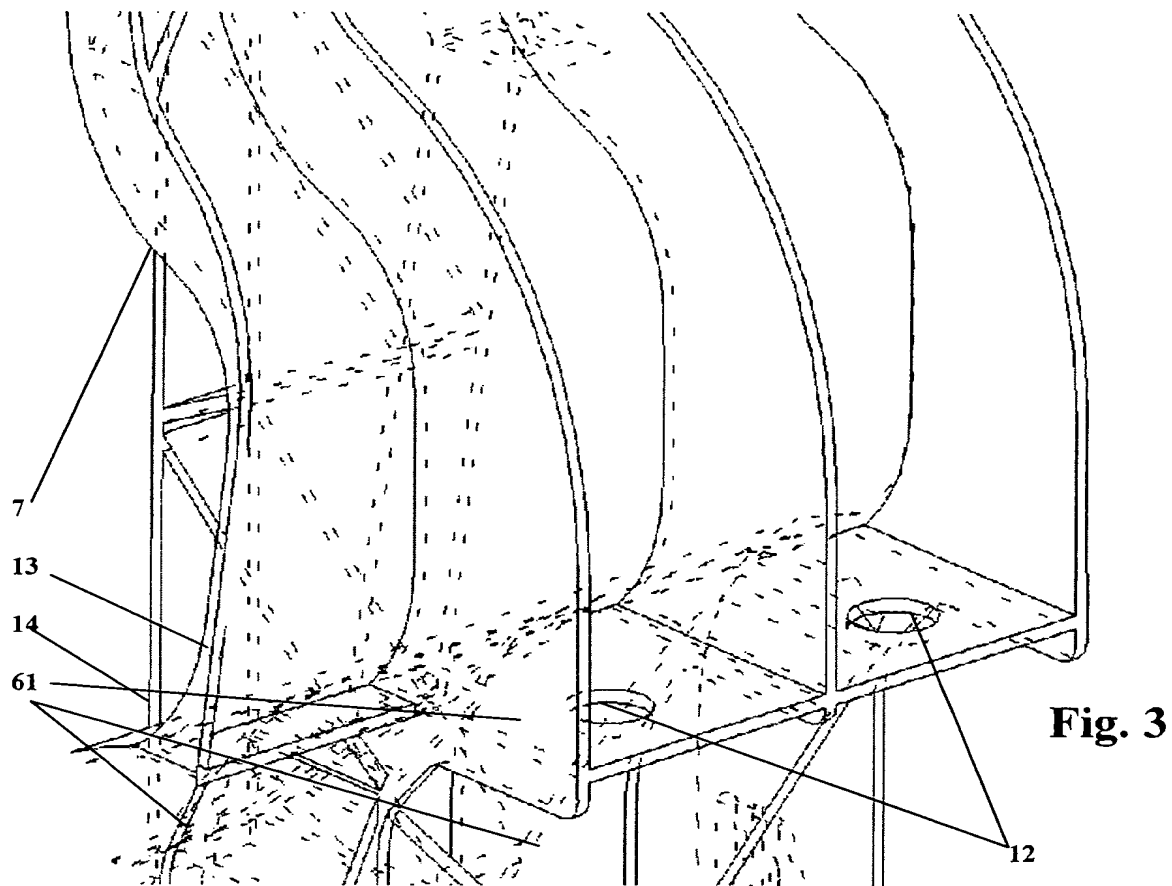


Fig. 3

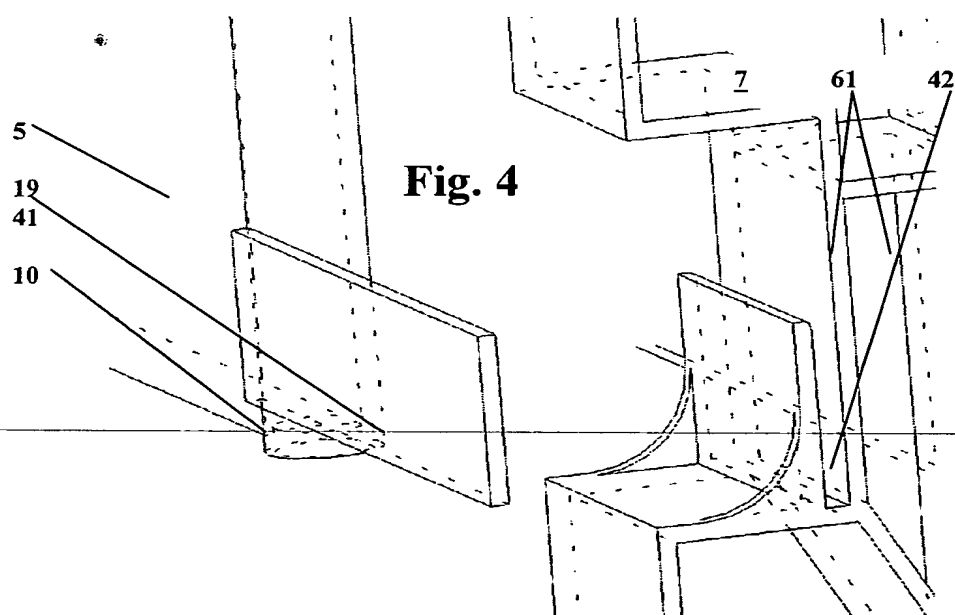


Fig. 4

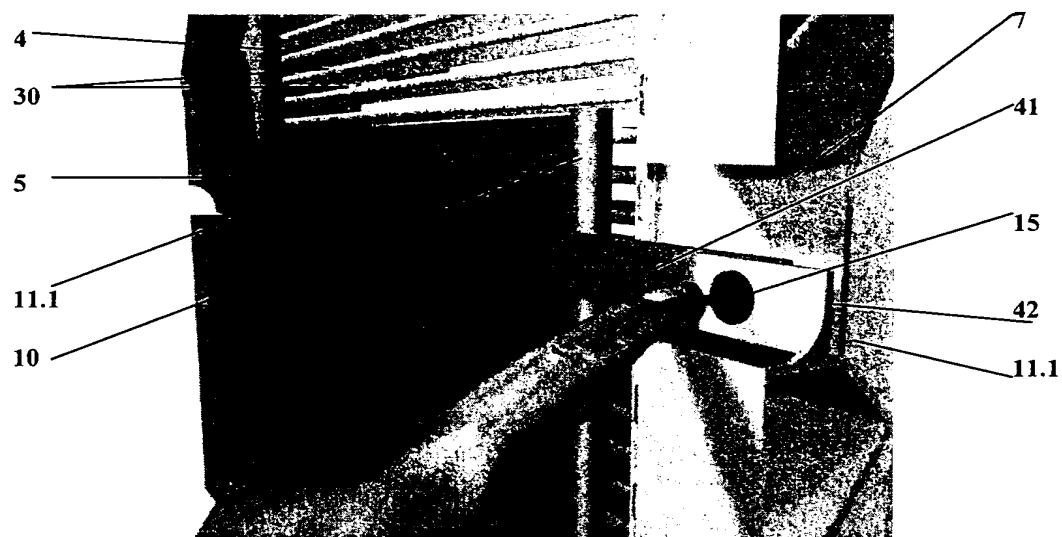
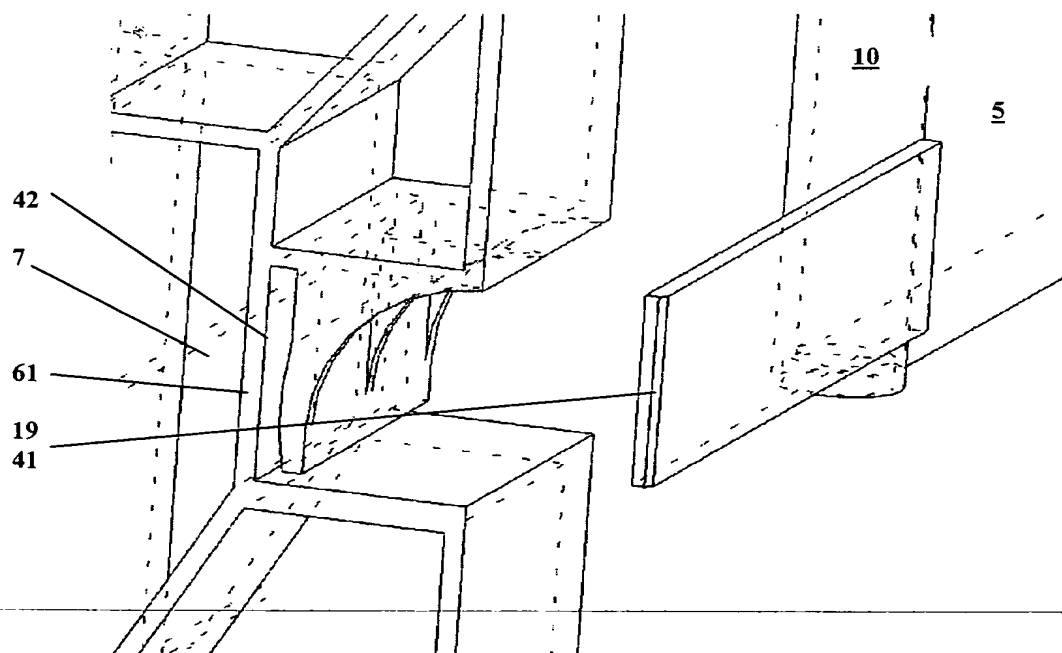
Fig. 5**Fig. 6**

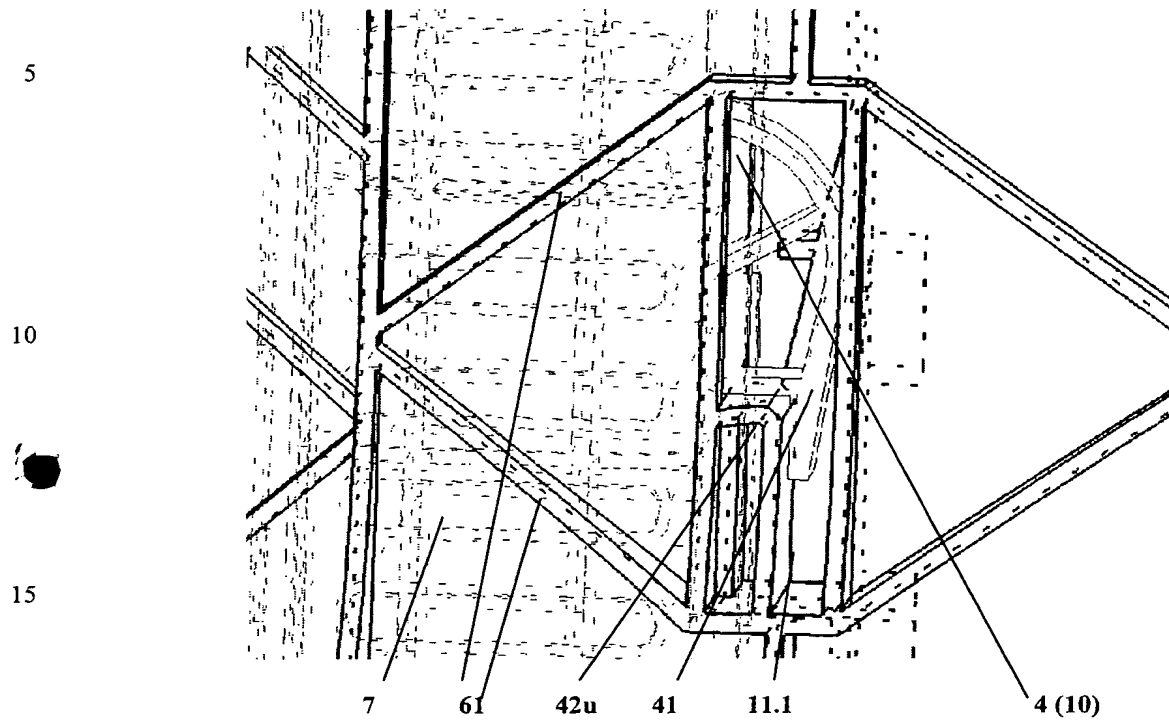
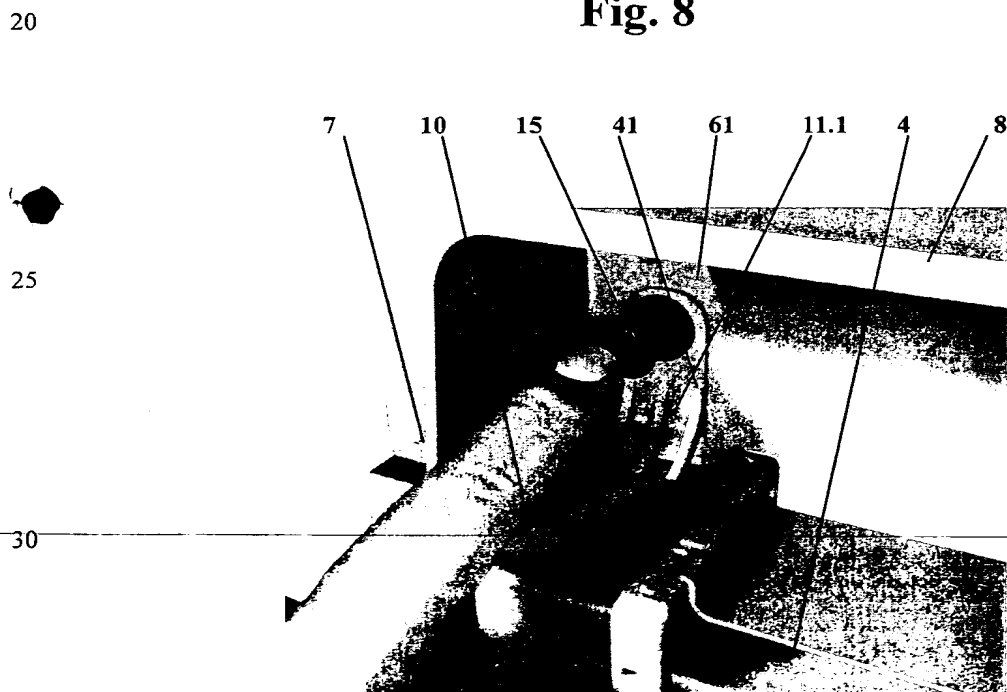
Fig. 7**Fig. 8**

Fig. 9

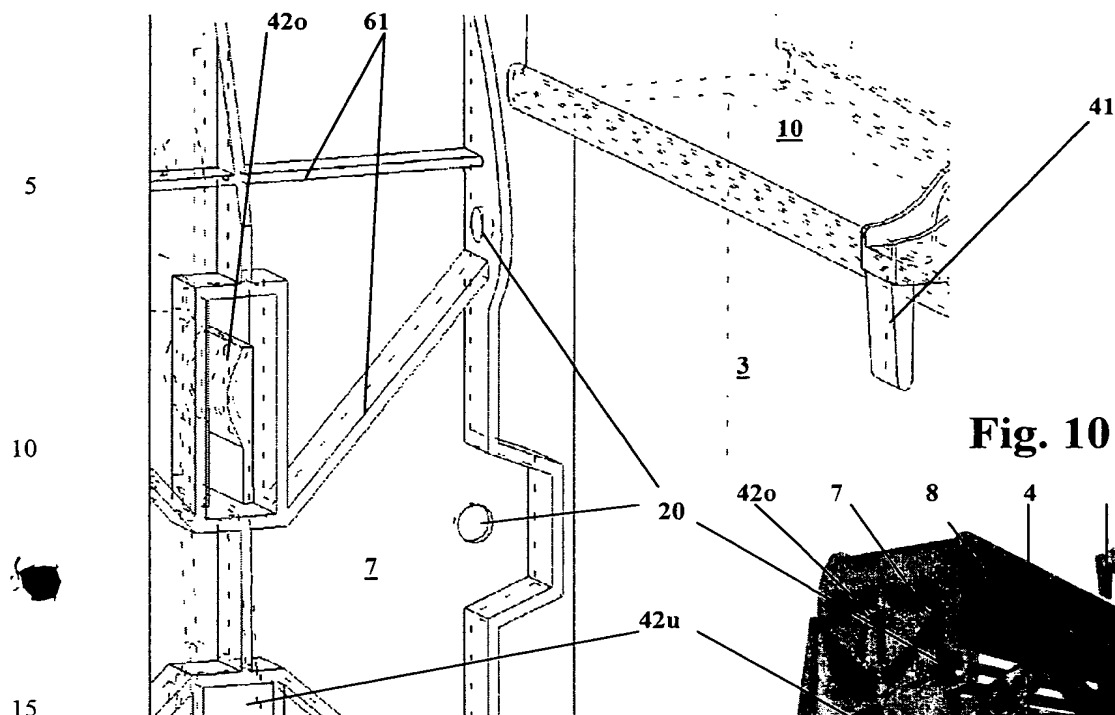


Fig. 10

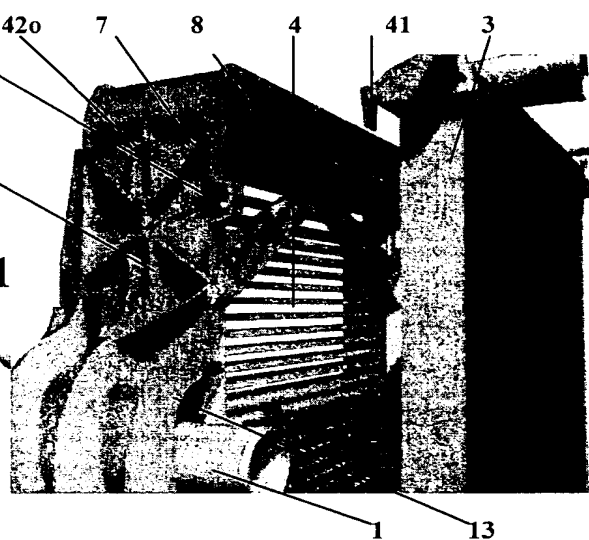


Fig. 11

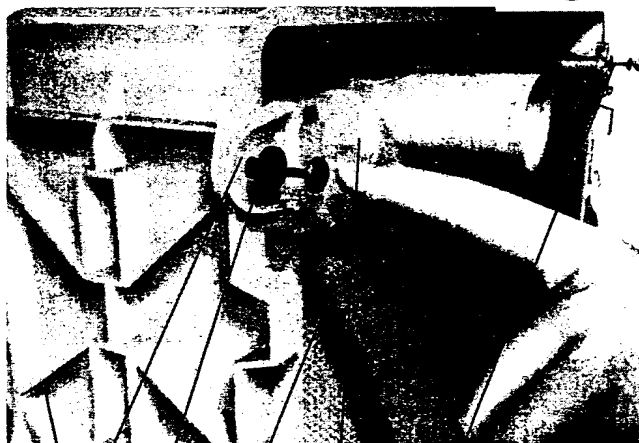


Fig. 12

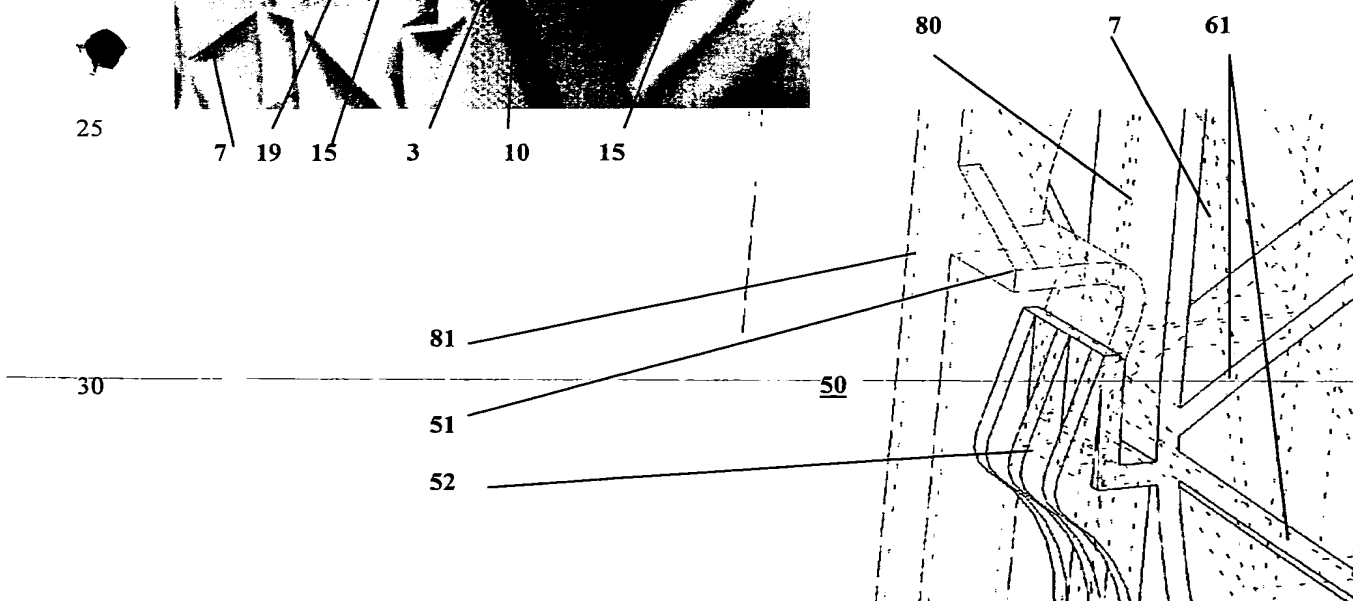


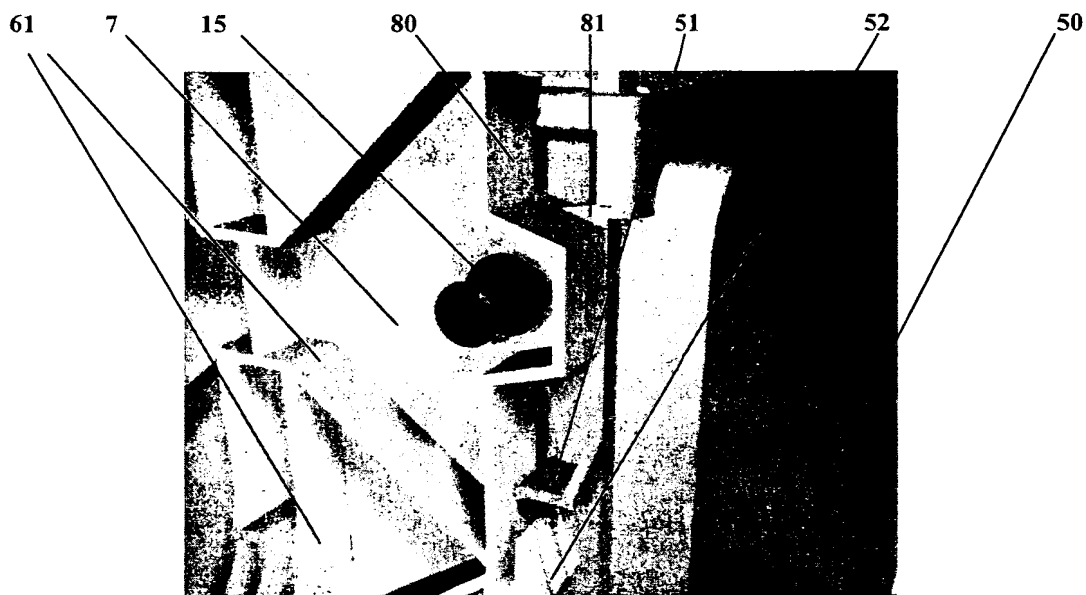
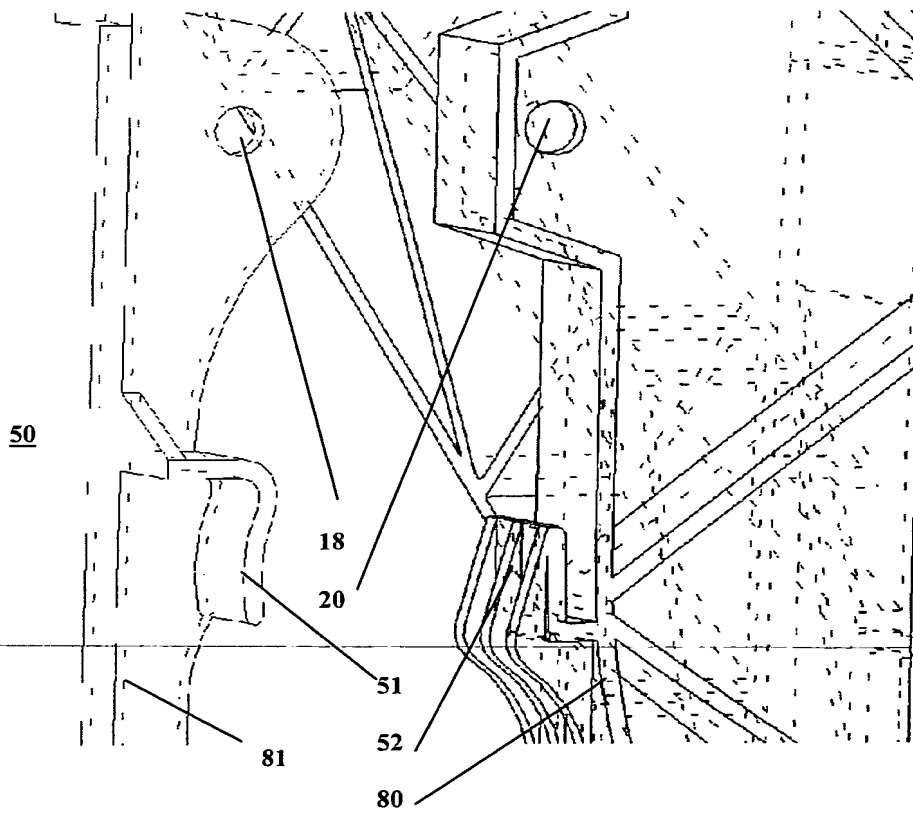
Fig. 13**Fig. 14**

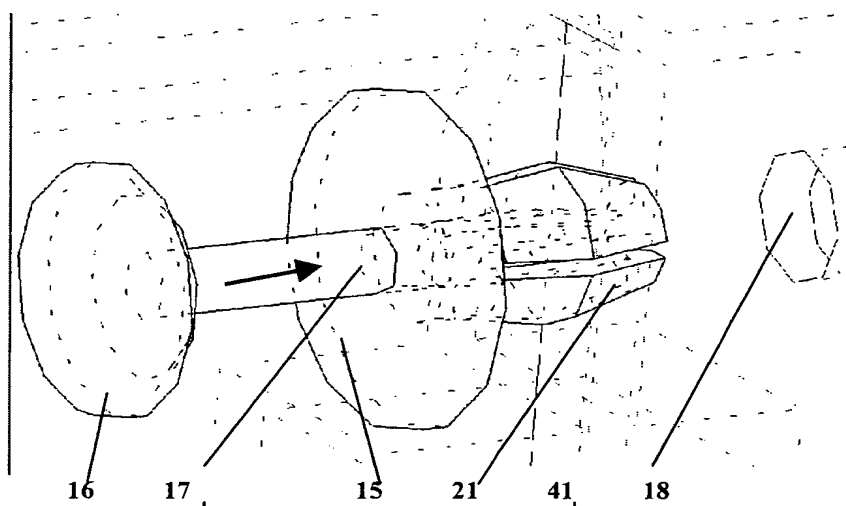
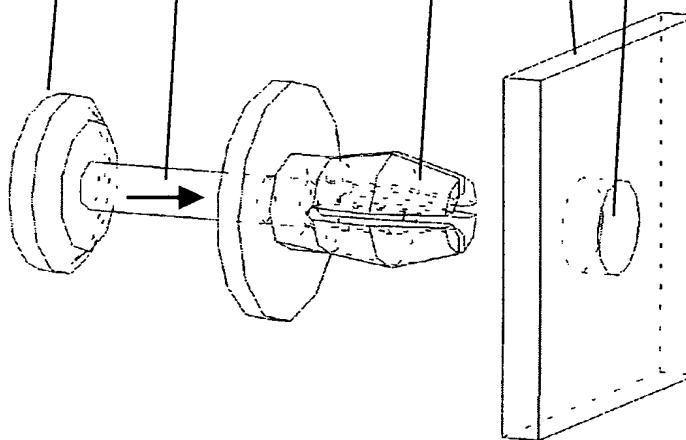
Fig. 15**Fig. 16**

Fig. 17